

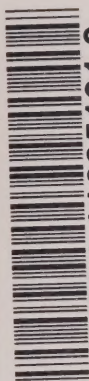
CAI
UNI

-795141

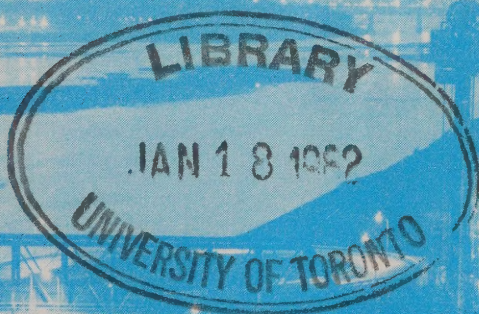
Government
Publications

St. Lawrence Seaway and its regional impact

Highlights of a report
in the series
Understanding Canada

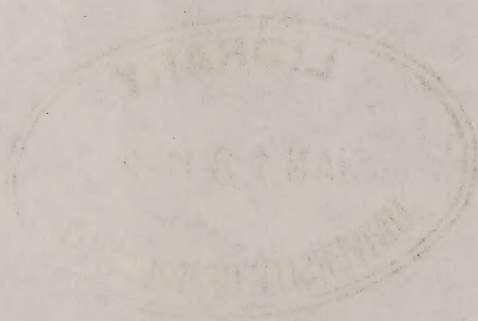


3 1761 11635131 3



Government
of Canada

Gouvernement
du Canada



© Minister of Supply and Services Canada 1979

Cat. No. CP 46-3/6-1

ISBN 0-662-50348-1

C.U.I.O./C.I.U.C. 514B (3-79)

Preface

This booklet summarizes a report on *The St. Lawrence Seaway and Its Regional Impact*. The report is based on a study carried out by Redma Associates Limited of Montreal, with the participation of Thomas E. Appleton, formerly of Transport Canada, and Fernand Martin, professor of economics at the University of Montreal. These highlights are published by the Government of Canada in the interest of contributing to public discussion.

Copies of the full report may be obtained by writing to

Publications Canada
C.U.I.O.
P.O. Box 1986, Station B
Ottawa, Ontario
K1P 6G6

Other reports in this series may also be obtained by writing to the address above. Titles published in the series to date are as follows:

- Trade Realities in Canada and the Issue of "Sovereignty-Association"
- Sovereignty-Association—The Contradictions
- The Textile Industry—a Canadian Challenge
- Transportation—a Unifying Link
- Quebec's Access to Financial Markets.

Foreword

The actions and policies of the federal government inevitably impact upon the regions of Canada in different ways. This is to be expected, in light of Canada's immense geography and diverse economic and social structure. Indeed, because of the complex character of the country, it is to be desired.

Increasingly, however, the equity of the regional impact of the federal government's actions has been questioned. Some critics have claimed that over time the actions of the federal government have favoured one or more regions to the detriment of others.

While regionalism is a concern shared by virtually all Western industrialized nations, it is of particular importance in Canada at this juncture. Attention to the regional benefits of federal actions and policies has a compelling logic. To quote the report of the Task Force on Canadian Unity, *A Future Together*, "people from any one region may see no reason for remaining within the economic association if they are convinced that the sacrifices they make exceed their benefits."

The Government of Quebec and the Parti Québécois have, as part of their argument for a fundamentally different constitutional status for Quebec, claimed that federalism has been unprofitable for the province. A number of "balance sheet" cases have been cited, among them the case of the St. Lawrence Seaway. More specifically, the Government of Quebec

and the Parti Québécois have argued that the construction of the St. Lawrence Seaway has contributed to the decline of the Port of Montreal and the economy of Quebec, in favour of the development of Ontario. Moreover, they claim the financial arrangements for the St. Lawrence Seaway have constituted a subsidy to Ontario and the West, again at the expense of Quebec.

The Canadian Federation is, of course, much more than an economic "balance sheet." Nevertheless, it is important that the debate be founded on a clear understanding of the facts. In order to assess the regional impact of the St. Lawrence Seaway, the Government of Canada commissioned, in the spring of 1978, an independent study of the question. The resultant report is an exhaustive and highly technical analysis of the issue. This booklet deals with the historical context of the Seaway undertaking, which is so important in judging the merit of the project, and assesses the manner in which each of the regions of Canada have benefited from the subsequent expansion in Seaway traffic.

The historical context

A quick look at any file on the Seaway project reveals a great mass of contradictory material. The Seaway, this material reveals, will make Montreal wealthy, or will drive it bankrupt. It may lower the price of coal; it may raise the price of coal. It will be far too big, although another point of view says that it will be much too small. It is rare to find a dispassionate observer of the Seaway. It was a huge project which not only excited man's imagination but inflamed his emotions.

Lionel Chevrier (1959)

Montreal has always looked westward. Early French explorers, secure in their knowledge that the world is round, named the rapids of Lachine in the hope that beyond them there might be access to China and the fabled riches of the Orient.

They were wrong, as it turned out, but even so for centuries afterward the chain of lakes and rivers was the only highway into the interior of the vast new land. Thus it is not surprising that, as the map unfolded, political, economic and military considerations would dictate that improvements be made to this vital system of waterways.

Commerce required reliable transportation links between the settlements on the Great Lakes and the St. Lawrence River. The Erie Canal offered a shorter and slightly easier route to the sea than the hazardous and difficult St. Lawrence waterway, but it also favoured the Port of

New York over its struggling rival, Montreal.

The main obstacle on the Canadian route was the Niagara Escarpment, and among the Loyalist settlers determined to do something about it was William Hamilton Merrit. Seeing the Erie Canal route as a threat to the commercial and political interests of the fragile new Province of Canada, he persuaded the Legislature of Upper Canada in 1818 to undertake the cutting of the first Welland Canal in Canadian territory between Lake Erie and Lake Ontario. The canal opened in 1829.

Work also forged ahead on other parts of the St. Lawrence waterway. The Lachine Canal at Montreal was completed by 1824, and in the years that followed, the system was further improved, with the navigable depth increased to nine feet and the locks to 200 feet in length. The second Welland Canal was opened in 1848—a momentous year that saw completion of the first practicable Canadian inland route linking tidewater at Montreal with all of the Great Lakes except Lake Superior. In 1855, the American lock at Sault Ste. Marie opened the way to the Lakehead.

Still, the canals were too shallow and the locks too short to handle the big ships needed to make the operation profitable. Dredging and enlargement of the old canals went on as fast as financing would permit. By the turn of the century a standard depth of 14 feet had been achieved throughout the St. Lawrence system, but the introduction of larger steel-hulled ships had already made it obsolete.

Even before the turn of the century, the governments of Canada and the United States had begun thinking in terms of co-operating in the further development of the waterway. One of the main concerns was the need to find an economical way of moving grain from the middle of the continent to markets in Europe.

However, opposition to the proposal to deepen the waterway was strong and unrelenting. While studies, surveys and discussions continued, the anti-Seaway forces—particularly in the United States—were able to stall the project for nearly 60 years, even though the governments of the two countries had agreed in 1932 and again in 1941 to go ahead. The two principal concerns were the financial viability of such an undertaking and, in the case of the U.S., the impact on the railways.

It was after World War II that prospects for the Seaway began to look up. By 1949, iron ore deposits in the Lake Superior region were seen to be running out, and there were discoveries of large ore bodies in Quebec and Labrador. The prospect of iron ore as a back-haul cargo for the grain carriers fundamentally altered the economics of the Seaway project. Still, railway interests in the United States presented a strong anti-Seaway lobby. The “back-haul” argument, sauce for the goose of the shipping fraternity, was also seen as sauce for the gander of the railways.

By 1951, Canada had waited long enough for the United States to agree to joint action. For one thing, Ontario was becoming desperately short of power,

and there was great pressure to develop the two-million horsepower waiting to be generated from the international section of the St. Lawrence rapids. At a meeting in the White House that year, the Canadian Prime Minister, the Rt. Hon. Louis St. Laurent, may well have surprised President Truman by warning him that Canada was determined to "go it alone."

The Canadian Parliament passed the necessary legislation, and almost immediately the American position began to shift. There was the Quebec-Labrador iron ore that appeared attractive to the U.S. steel industry, and a feeling that the United States would suffer a loss of prestige by not sharing in the construction and control of the new ship channel.

President Eisenhower had consistently supported the Seaway, and this time Congress agreed. The U.S. legislation came into force on May 13, 1954. The first sod was cut at Cornwall, Ontario, on August 10, 1954. Five years later on June 26, 1959, HM Yacht *Britannia* carried the Queen to meet Prime Minister Diefenbaker and President Eisenhower for the official opening of the St. Lawrence Seaway.

The regional impact

What has the impact of the Seaway been in terms of costs and benefits, and what about the allegation made in certain quarters that the waterway has benefited some regions at the expense of others?

Data gathered from a variety of sources reveal no evidence to support the view

that the Seaway has been a "zero-sum endeavour." Indeed, the statistics on cargoes loaded and discharged at principal Canadian ports on the system indicate the opposite, and show clearly that all regions have gained from the Seaway.

Since the opening of the Seaway in 1959, there has been an upsurge in cargo traffic on the St. Lawrence and the Great Lakes. On the Montreal-Lake Ontario section total traffic rose from 11.8 million tons in 1958 to 54.4 million tons in 1976. On the Welland Canal, traffic totalled 21.2 million tons in 1958 and 64.3 million tons in 1976. The more significant growth of traffic on the Montreal-Lake Ontario section was primarily due to the extremely rapid development in Quebec-U.S. trade.

In 1976, Seaway traffic—as distinct from total traffic—through Quebec ports reached 38.9 million tons, compared to 38.4 million tons through Ontario ports. In 1958, Seaway traffic through Quebec ports was half that of Ontario ports, or 9.9 million tons compared to 19.9 million tons. Of the four provinces associated with the Seaway—Ontario, Quebec, Nova Scotia and New Brunswick—Quebec recorded the largest growth in total port and Seaway traffic.

Seaway traffic consists primarily of wheat, other grains, iron ore and coal, which together constitute approximately three-quarters of total traffic. Quebec leads in wheat, other grains and iron ore, while Ontario leads in coal traffic. Quebec has gained not only from the transfer of Canadian wheat transshipping operations from Georgian Bay ports to Lower

St. Lawrence ports, but also from the fact that these ports have become transit points for U.S. wheat and other American grains as a result of the opening of the Seaway. The rapidly growing volume of iron ore traffic from Quebec-Labrador to the U.S. and Ontario has also contributed to the upsurge in activity at Quebec ports. In varying degrees, the Seaway has stimulated traffic growth in all the provinces associated with it. Quebec has benefited more from this than any other province, increasing both its Seaway port traffic and its total port traffic.

With the exception of wheat and other grains, in which Georgian Bay ports have lost traffic to Quebec ports, there has been no increase in the port traffic of any particular port or province at the expense of another. The volume of traffic through the Port of Montreal has remained virtually unchanged since the opening of the Seaway. In contrast, there has been a significant increase in traffic through Halifax, Saint John and ports on the Lower St. Lawrence, but this has been due to the advent of containerization and depth limitations in handling large ocean vessels rather than to the existence of the Seaway.

Conclusion

The St. Lawrence Seaway has different effects on the economies of the United States, Quebec, Ontario and the other Canadian provinces involved. These effects vary according to the types of impact analysed and the kinds of commodities shipped on the Seaway.

First, a comparative study of the situation prior to and following the Seaway opening shows that Quebec and Ontario ports are equally dependent on the Seaway for their traffic. Both provinces are becoming increasingly dependent on the Seaway, and this increasing reliance is developing at about the same rate for both provinces.

Second, handling the commodities shipped through the Seaway has generated many hundreds of millions of dollars of income each year for the communities involved. Out of recognition that the resources employed in handling these commodities could possibly have been engaged in other pursuits, the *net* benefits from these activities for 1976 were calculated as follows:

Quebec	—	\$70 million
Ontario	—	\$32 million
Maritimes	—	\$500,000.

Third, the Seaway has considerably reduced shipping costs. It is estimated that, in most cases, shipping rates would have doubled over the 1958 to 1976 period if the Seaway had not been built. The actual rates of increase were much less than this and in selected instances declines occurred. It may thus be shown that the cost of shipping wheat from Thunder Bay to Quebec in 1976 was reduced by 15 cents a bushel, or \$5.00 per short ton. The rate for shipping iron ore from Quebec-Labrador to Ontario and the U.S. was cut by \$2.23 per long ton, and the rate for coal, loaded in American ports on Lake Erie and shipped to Ontario ports on Lake Ontario,

was reduced by \$2.70 per short ton. As a result of these savings in shipping costs, the benefits derived from the Seaway are significant. It is estimated that for 1976 these savings for all types of cargo produced benefits worth \$27 million in Quebec and \$13 million in Ontario. For Canadian farmers there was a benefit of \$39 million, and for American farmers \$32 million.

Fourth, the Seaway has had a very positive effect on the Great Lakes shipbuilding industry. During the period 1958 to 1976, 86 laker vessels were constructed in Canada: 41 in Ontario, 42 in Quebec and three in New Brunswick. Federal government support for the construction of these vessels was almost \$100 million.

Finally, in so far as industrialization is concerned, the Seaway stimulated considerable growth in Quebec iron ore production and the transfer of grain transshipping activities to ports on the Lower St. Lawrence was accompanied by a significant rise in the volume of grain handled. In Ontario, the Seaway did not serve as a significant catalyst for new economic activities, but it enabled the province to cut costs both in supplying steel mills and in producing electricity.

It should be noted that these benefits have not been produced without considerable cost. The real Seaway deficit in 1976, including amortization of construction costs, capital cost and operating expenses, amounted to \$74 million. The share of this loss by Ontario, Quebec and the Prairies, according to their overall contributions to federal revenues, was

\$31.2 million, \$18.5 million and \$10.4 million respectively. Subtracting this cost from the benefits cited above, it has been calculated that the Seaway resulted in the following net benefits in 1976: \$13.7 million for Ontario; \$79.1 million for Quebec and \$27.5 million for the Prairies.

These benefits recur each year and will grow as the volume of traffic on the St. Lawrence Seaway continues to grow. Clearly, Quebec has been and will continue to be the major beneficiary. This, however, is not at the expense of Ontario, the West or the Maritimes. All regions reap net benefits from the Seaway. In short, the construction of the waterway is an example of regional and national interests being highly complementary, and in the two decades since the Seaway opened officially for business, the vision and perseverance of its proponents have been vindicated.

It is difficult to avoid the conclusion that the Seaway and related power project, as with the trans-continental railway a century ago, was the inevitable outcome of economic geography and industrial necessity. And like the railway, the Seaway has enhanced the economic vitality of communities along its route and beyond.

NOTES

NOTES

truction de cette dernière a été un bon exemple de convergence des intérêts régionaux et nationaux, et les deux déennies écoulées depuis l'ouverture officielle de la Voie maritime ont donné raison à la perspicacité et à la persévérance de ses partisans.

On ne peut manquer de conclure que la construction de la Voie maritime et son aménagement hydro-électrique—tout comme le chemin de fer transcontinental, il y a un siècle—étaient le fruit inévitable de la géographie économique et des impératifs industriels. À l'instar du chemin de fer, la Voie maritime a contribué au progrès économique des collectivités situées sur son passage, et même au-delà.

nable de la production québécoise de minéral de fer et au déplacement des activités de transbordement des céréales vers les ports du Bas Saint-Laurent, qui s'est accompagné d'une hausse sensible du volume de céréales manutentionnées. En Ontario, la Voie maritime n'a pas servi de catalyseur d'activités économiques nouvelles, mais elle a permis à la province d'abaisser le coût de l'approvisionnement des aciéries et de la production d'électricité.

Il faut remarquer que l'obtention de ces avantages ne s'est pas faite sans entraîner des coûts considérables. Le déficit réel de la Voie maritime, compte tenu de l'amortissement des frais de construction, du coût du capital et des dépenses d'exploitation, s'élevait à \$74 millions en 1976. Eu égard à leur contribution aux recettes fédérales, la part de l'Ontario, du Québec et des provinces des Prairies dans ce déficit s'élevait à \$31,2 millions, \$18,5 millions et \$10,4 millions, respectivement. Si l'on soustrait ce coût des avantages calculés précédemment, on voit que la Voie maritime procurait en 1976 les avantages nets suivants: \$13,7 millions pour l'Ontario, \$79,1 millions pour le Québec et \$27,5 millions pour les Prairies.

Il s'agit d'avantages qui reviennent chaque année et augmentent en fonction du trafic de la Voie maritime. De toute évidence, c'est le Québec qui en a été et continuera d'en être le principal bénéficiaire, mais pas aux dépens de l'Ontario, de l'Ouest ou des Maritimes. En effet, toutes les régions tirent des avantages nets de la Voie maritime. Bref, la cons-

En troisième lieu, la Voie maritime a permis d'abaisser considérablement les frais de transport. Selon les estimations, ces derniers auraient doublé dans la plupart des cas entre 1958 et 1976 si la Voie maritime n'avait pas été construite. Or, les tarifs effectifs n'ont pas augmenté autant, et ils ont même diminué dans certains cas. Ainsi, on peut évaluer à 15 cents le bois-seau, ou \$5 la tonne courte, l'économie de frais de transport du blé entre Thunder Bay et le Québec en 1976. Pour le minéral de fer expédié du Québec-Labrador vers l'Ontario et les États-Unis, l'économie de frais de transport s'établissait à \$2.23 la tonne longue, tandis qu'elle s'élevait à \$2.70 la tonne courte pour le charbon chargé dans les ports américains du lac Érie et expédié vers les ports ontariens du lac Ontario. Ces économies de frais de transports se traduisent par des avantages importants. On estime qu'elles représentaient en 1976 des gains de \$27 millions pour le Québec et de \$13 millions pour l'Ontario, pour tous les genres de produits transportés. Les avantages s'élevaient à \$39 millions pour les agriculteurs canadiens et à \$32 millions pour les agriculteurs américains.

En quatrième lieu, la Voie maritime a exercé une influence très positive sur la construction de cargos des lacs. De 1958 à 1976, on a construit 86 navires de ce genre au Canada, soit 41 en Ontario, 42 au Québec et trois au Nouveau-Brunswick. L'aide fédérale à la construction de ces bâtiments a presque atteint \$100 millions.

Enfin, au plan industriel, la Voie maritime a contribué à une augmentation considé-

trafic a accusé une hausse importante dans les ports de Halifax et Saint-Jean et dans ceux du Bas Saint-Laurent; cependant, cela est dû à l'essor du transport par conteneurs et à une profondeur limitée qui empêche d'accueillir les gros cargos océaniques, plutôt qu'à l'existence de la Voie maritime.

Conclusion

La Voie maritime a eu des effets variables sur l'économie des États-Unis, du Québec, de l'Ontario et des autres provinces canadiennes intéressées. Ces repercussions varient selon les incidences étudiées et le genre de produits transportés.

En premier lieu, une comparaison des situations antérieure et postérieure à l'ouverture de la Voie maritime révèle que les ports du Québec et de l'Ontario dépendent de la même façon de cette dernière. Les deux provinces deviennent de plus en plus dépendantes de la Voie maritime, et cette augmentation de leur dépendance se fait à peu près au même rythme.

En second lieu, la manutention des marchandises expédiées par la Voie maritime a créé des centaines de millions de dollars de revenu, chaque année, dans les localités intéressées. Si l'on tient compte du fait que les ressources consacrées à la manutention des marchandises auraient pu être utilisées à d'autres fins, les avantages *nets* que procure cette activité en 1976 s'établissaient comme suit:

Québec — \$70 millions
Ontario — \$32 millions
Maritimes — \$500 000.

augmenter le plus le trafic portuaire total et le trafic lié à la Voie maritime.

La Voie maritime sert surtout au transport du blé, des autres céréales, du minerai de fer et du charbon, qui représentent dans leur ensemble environ les trois quarts du trafic total. Le Québec domine le trafic du blé, des autres céréales et du minerai de fer, et l'Ontario, celui du charbon. Le Québec a bénéficié non seulement du déplacement des opérations de transport du blé canadien, des ports ontariens de la baie Georgienne vers ceux du Bas Saint-Laurent, mais aussi du fait que ces derniers sont devenus, grâce à l'ouverture de la Voie maritime, des points de transit pour le blé et les autres céréales américains. La croissance rapide des expéditions de minerai de fer du Québec et du Labrador vers les États-Unis et l'Ontario a également contribué à la hausse des activités portuaires au Québec.

La Voie maritime a contribué dans une mesure variable à la croissance du trafic dans toutes les provinces intéressées. Le Québec en a profité plus que toute autre province, voyant augmenter à la fois le trafic portuaire lié à la Voie maritime et l'activité portuaire totale.

Exception faite du blé et des autres céréales pour lesquelles les ports de la baie Georgienne ont subi un détournement de trafic vers les ports du Québec, l'augmentation du trafic portuaire dans une ville ou une province donnée ne s'est pas faite aux dépens d'une autre. Le volume du trafic du port de Montréal est resté à peu près le même depuis l'ouverture de la Voie maritime. Au contraire, le

tages, et que faut-il penser de la prétention de certains à l'effet que des régions ont bénéficié de la Voie maritime au détriment des autres?

Les données provenant de diverses sources ne permettent pas de penser que la Voie maritime a été une entreprise à somme nulle. En fait, les statistiques de chargement et de déchargement dans les principaux ports canadiens situés sur la Voie maritime indiquent le contraire et montrent bien que toutes les régions ont bénéficié de la Voie maritime.

Depuis l'ouverture de la Voie en 1959, le trafic marchandises a fortement augmenté sur le Saint-Laurent et sur les Grands lacs. Sur la section Montréal-lac Ontario, le trafic total est passé de 11,8 millions de tonnes en 1958 à 54,4 millions de tonnes en 1976. Sur le canal Welland, il est passé de 21,2 à 64,3 millions de tonnes pendant la même période. Cette augmentation plus rapide du trafic sur le premier tronçon s'explique principalement par l'essor extrêmement vif des échanges commerciaux Québec-Etats-Unis.

En 1976, le trafic de la Voie maritime (par opposition au trafic total) passant par les ports du Québec s'élevait à 38,9 millions de tonnes, contre 38,4 millions de tonnes pour les ports de l'Ontario. En 1958, par contre, le trafic de la Voie maritime passant par les ports québécois n'était que la moitié de celui des ports ontariens, s'élevant à 9,9 millions de tonnes contre 19,9 millions de tonnes. Parmi les quatre provinces concernées—l'Ontario, le Québec, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick—, c'est le Québec qui a vu

En 1951, le Canada était lassé d'attendre que les États-Unis se joignent à lui pour agir. D'ailleurs, l'Ontario avait un besoin pressant d'électricité, alors qu'on pouvait tirer deux millions de chevaux vapeur de l'aménagement de la section internationale des rapides du Saint-Laurent. Lors d'une réunion qui eut lieu cette année-là à la Maison Blanche, le premier ministre du Canada, Louis Saint-Laurent, surprit peut-être le président Truman en l'avisant que le Canada était décidé à faire cavalier seul.

Le Parlement canadien adopta les textes de loi nécessaires, presque immédiatement, les États-Unis modifièrent leur position. D'une part, il apparaissait que les aciéries américaines pourraient s'approvisionner en minéral du Québec et du Labrador; d'autre part, il semblait qu'en s'abstenant de participer à la construction de la nouvelle voie navigable, les États-Unis perdaient un peu de leur prestige.

Le président Eisenhower, qui avait toujours soutenu le projet de Voie maritime, obtint cette fois l'accord du Congrès. La législation américaine entra en vigueur le 13 mai 1954. Le premier coup de pelle fut donné le 10 août 1954 à Cornwall (Ontario). Cinq ans plus tard, le 26 juin 1959, la Reine arrivait à bord du *Britannia* afin d'inaugurer la Voie maritime du premier ministre Diefenbaker et du président Eisenhower.

Les incidences régionales

Quelles ont été les incidences de la Voie maritime en matière de coûts et avan-

grands bateaux à coque d'acier la rendait déjà insuffisante.

Dès avant le début du siècle, les gouvernements du Canada et des États-Unis avaient commencé à envisager une coopération dans l'aménagement des voies navigables. L'une des principales préoccupations était la nécessité de trouver un moyen économique de transporter les céréales, du milieu du continent vers les marchés européens. Cependant, l'opposition ne désarmait pas. Alors que les études, les enquêtes et les discussions se poursuivaient, les adversaires de la Voie maritime—en particulier aux États-Unis—parvinrent à empêcher la réalisation du projet pendant près de 60 ans, bien que les gouvernements des deux pays aient convenu d'agir, en 1932 puis en 1941. On s'inquiétait surtout de la viabilité financière du projet et, aux États-Unis, des répercussions possibles sur les chemins de fer.

Il fallait attendre la fin de la Deuxième Guerre mondiale pour voir s'éclaircir les perspectives de la Voie maritime. En 1949, les gisements de fer de la région du lac Supérieur paraissaient en voie d'épuisement, tandis que d'importantes réserves étaient découvertes au Québec et au Labrador. La possibilité que le minerai de fer serve de cargaison de retour pour le transport des céréales modifia complètement les perspectives d'exploitation de la Voie maritime. Les intérêts ferroviaires aux États-Unis continuèrent cependant de s'opposer vigoureusement au projet. En effet, l'argument de la cargaison de retour pouvait être invoqué aussi bien par les chemins de fer que par les armateurs.

Le principal obstacle à une voie canadienne était la dénivellation de Niagara; les loyalistes déterminés à agir comp-taient parmi eux William Hamilton Merritt. Voyant dans le canal Érié une menace contre les intérêts commerciaux et politiques de la fragile Province du Canada nouvellement créée, il persuada la législature du Haut Canada, en 1818, d'entreprendre le creusage du premier canal Welland, en territoire canadien, entre les lacs Érié et Ontario. Le canal fut ouvert en 1829.

Les travaux progressaient aussi sur d'autres tronçons du Saint-Laurent. Le canal Lachine, à Montréal, fut terminé en 1924, et au cours des années qui suivirent, le réseau du Saint-Laurent subit d'autres améliorations, sa profondeur navigable passant à 9 pieds et la longueur des écluses, à 200 pieds. Le second canal Welland fut terminé en 1848, une année marquante qui vit l'achèvement de la première voie intérieure canadienne praticable reliant le port de Montréal à tous les Grands lacs, sauf le lac Supérieur. En 1855, l'écluse américaine de Sault-Sainte-Marie ouvrit la voie vers la tête des lacs.

Cependant, les canaux n'étaient pas assez profonds et les écluses pas assez longues pour accueillir les gros bâtiments qui auraient rendu l'exploitation avantagieuse. L'approfondissement et l'élargissement des anciens canaux furent poursuivis aussi vite que le permettaient les fonds disponibles. Au début du siècle, une profondeur standard de 14 pieds avait été atteinte dans tout le réseau du Saint-Laurent; cependant, l'apparition de

Le contexte historique

Un coup d'œil rapide à tout dossier sur le projet de voie maritime révèle une abondance de documents contradictoires. Selon eux, la Voie maritime devait mener Montréal à la prospérité ou à la ruine, abaisser le prix du charbon ou l'accroître. Elle serait beaucoup trop grande pour les uns, mais beaucoup trop petite pour d'autres. Il était rare de trouver un observateur impartial face à ce projet énorme qui non seulement excitait l'imagination de l'homme, mais aussi enflammait ses sentiments.

Montréal a toujours été tournée vers l'Ouest. Les premiers explorateurs français, forts de la certitude que la terre était ronde, ont baptisé les rapides de Lachine dans l'espoir qu'au-delà se trouvaient la Chine et les fabuleuses richesses de l'Orient.

Même si les faits devaient leur donner tort, le réseau de lacs et de cours d'eau resta pendant des siècles la seule voie d'accès vers l'intérieur. Aussi n'est-il pas étonnant que, au fil des ans, des considérations d'ordre politique, économique et militaire aient dicté les améliorations apportées à ce réseau vital de voies navigables.

Le commerce exigeait des communications sûres entre les établissements des Grands lacs et le Saint-Laurent. Le canal Érié offrait une voie d'accès à l'océan plus courte et un peu plus aisée que l'itinéraire hérissé de difficultés du Saint-Laurent; ce trajet favorisait aussi le port de New York par rapport à celui de Montréal.

bre de «bilans» ont été dressés, notamment dans le cas de la Voie Maritime du Saint-Laurent. Ainsi, le gouvernement du Québec et le Parti québécois ont affirmé que la construction de la Voie maritime avait contribué au déclin du port de Montréal et de l'économie du Québec, en favorisant le développement de l'Ontario. Ils ont aussi allégué que les modalités financières relatives à la Voie maritime avaient en fait représenté des subventions pour l'Ontario et l'Ouest, là encore aux dépens du Québec.

La fédération canadienne ne saurait évidemment se ramener à un simple «bilan» économique. Il importe néanmoins que le débat repose sur une bonne compréhension des faits. Pour évaluer les incidences régionales de la Voie maritime du Saint-Laurent, le gouvernement du Canada a commandé, au printemps de 1978, une étude indépendante de la question. Le rapport découlant de cette étude constitue une analyse exhaustive et très technique du problème. Ce document traite du contexte historique qui a présidé à la construction de la Voie maritime et qui tient une si grande place dans une appréciation des avantages du projet, et la façon dont chacune des régions du Canada a bénéficié de l'augmentation du trafic lié à la Voie maritime.

Les actions et les politiques du gouvernement fédéral ont inévitablement des répercussions variables dans les différentes régions du Canada. Cela est assez normal, si l'on considère l'immensité du pays et sa diversité économique et sociale. En fait, cela est même souhaitable en raison de la complexité du Canada.

Cependant, l'équité des incidences des actions fédérales au plan régional est de plus en plus remise en question. Certains prétendent que les mesures prises par le gouvernement canadien ont joué en faveur de certaines régions, au détriment des autres.

La dimension régionale est une préoccupation commune à presque tous les pays industrialisés d'Occident; cependant, elle revêt une importance toute particulière au Canada dans la conjoncture actuelle. L'étude des incidences régionales des actions et des politiques fédérales est une nécessité logique. Comme l'indique le rapport de la Commission de l'unité canadienne, *«Se retrouver,»* les citoyens d'une région donnée peuvent perdre intérêt à demeurer au sein de l'association économique s'ils en viennent à penser que, dans leur cas, les sacrifices l'emportent sur les avantages».

Le gouvernement du Québec et le Parti québécois ont prétendu, pour appuyer leur revendication d'un statut constitutionnel entièrement différent pour la province, que le fédéralisme n'avait pas été rentable pour le Québec. Un certain nom-

Avant-propos

Cette brochure résume un document qui traite des incidences régionales de la Voie Maritime du Saint-Laurent. Ce document est inspiré d'une étude effectuée par Redma Associés Limitée de Montréal, avec la participation de MM. Thomas E. Appleton, ex-fonctionnaire de Transports Canada et Fernand Martin, professeur d'économie à l'université de Montréal. Ce sommaire est publié par le gouvernement du Canada en guise de contribution à la discussion publique.

Pour obtenir le texte intégral, il suffit d'écrire à:

Publications Canada
C.I.U.C.
C.P. 1986, Succursale «B»
Ottawa (Ontario)
K1P 6G6

Vous pouvez aussi vous procurer les sommaires des études précédentes de cette série en écrivant à l'adresse ci-dessus. Les titres parus jusqu'à maintenant sont:

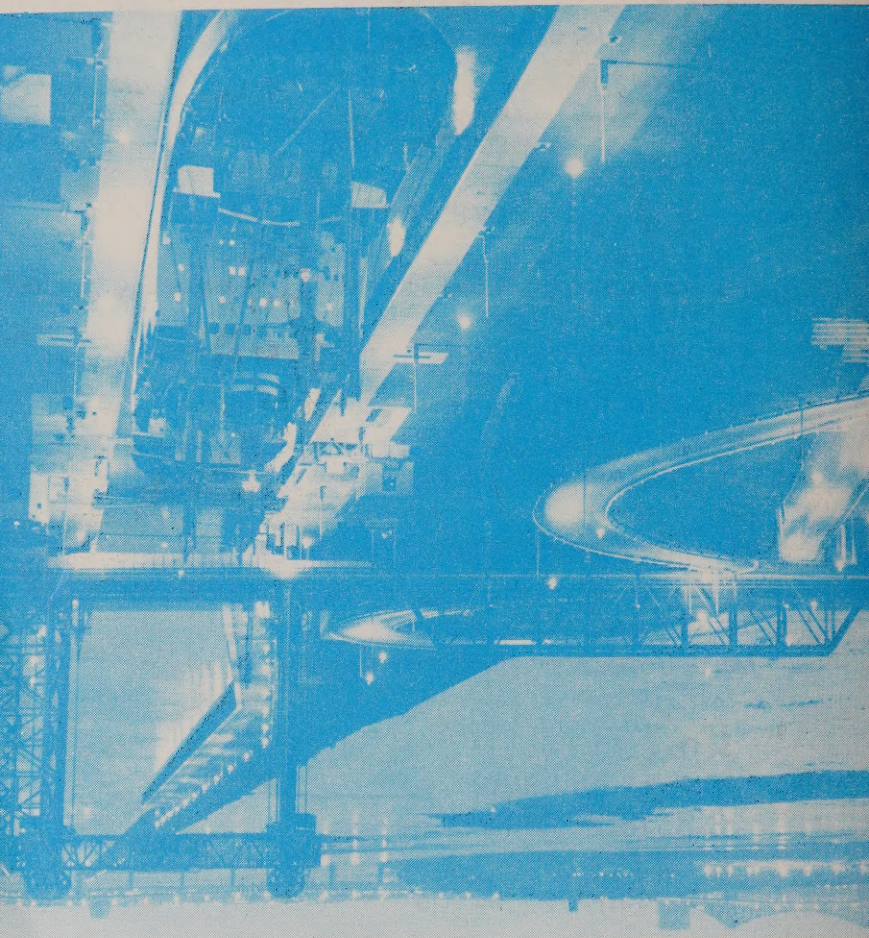
- Les réalités commerciales au Canada et la question de la «souveraineté-association»
- La souveraineté-association — les contradictions
- L'industrie textile — un défi pour le Canada
- Les transports — un lien unificateur
- L'accès du Québec aux marchés financiers

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1979

No de cat. CP 46-3/6-1

ISBN 0-662-50348-1

C.I.U.C./C.U.I.O. 514B (3-79)



La Voie maritime du Saint-Laurent et ses incidences au plan régional

Sommaire d'une étude
de la série

Pour comprendre le Canada

